

Articles 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32;

Section (b) of Article 34 [but excepting the last paragraph of said Section]; and Section (b) of Article 37

Section 13-105.—Application of Innkeepers' Act.

Timeshare property and vacation club property shall be deemed included within the term "hotel" for purposes of applicability of Act No. 85 of June 23, 1956, as amended known as the "Innkeepers Act of 1955".

Section 13-106.—English version controls.

This act shall be enacted in both the English and Spanish languages; provided, however, that in the event of a conflict in the interpretation of this act, the English language version shall prevail.

Section 13-107.—Effective date.

This act shall become effective immediately upon its approval.

*Aprobada en 26 de diciembre de 1995.*

### Seguro de Responsabilidad Obligatorio para Vehículos de Motor

(P. del S. 1163)  
(Conferencia)

[NÚM. 253]

*[Aprobada en 27 de diciembre de 1995]*

#### LEY

Para establecer un sistema de seguro de responsabilidad obligatorio para vehículos de motor; disponer los principios generales para hacer efectivo dicho sistema; establecer el límite de la cubierta del seguro de responsabilidad obligatorio, el costo inicial del mismo y las penalidades por transitar en un vehículo de motor que no esté asegurado; crear la Asociación de Suscripción Conjunta del Seguro de Responsabilidad Obligatorio, establecer sus funciones y organización; facultar al Comisionado de Seguros de Puerto Rico para administrar y reglamentar esta Ley; adoptar medidas transitorias para poner en vigor el sistema de seguro de responsabi-

lidad obligatorio; y para asignar fondos a la Oficina del Comisionado de Seguros y al Departamento de Transportación y Obras Públicas para poner en ejecución las disposiciones de esta ley.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Gobierno de Puerto Rico, preocupado por el problema asociado con la pérdida económica que resulta de los daños no compensados que sufren los vehículos de motor en accidentes de tránsito, desea mejorar el sistema de seguro de automóvil actual, mediante la implantación de un sistema de seguro de responsabilidad obligatorio que cubra los daños ocasionados a vehículos en dichos accidentes.

Al presente, en Puerto Rico el seguro de daños por accidentes de automóviles es provisto tanto por el sector público como por el privado. Desde el 1968 el Gobierno de Puerto Rico, a través de la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles (ACAA), ofrece un sistema de seguro obligatorio que cubre lesiones personales, enfermedad, desmembramiento o muerte como resultado de un accidente automovilístico, sin tomar en consideración quién es el causante o responsable del accidente.

De otra parte, los aseguradores privados autorizados a suscribir seguros de vehículos en Puerto Rico ofrecen cubiertas en exceso de los beneficios provistos por ACAA, así como las cubiertas de seguro de responsabilidad por daños a vehículos y otra propiedad y la cubierta de colisión. Al igual que sucede con la cubierta ofrecida por ACAA, bajo la cubierta de colisión se pagan los beneficios al asegurado independientemente de si éste es o no responsable del accidente. Por el contrario, bajo el seguro de responsabilidad por lesiones personales y daños a vehículos y otra propiedad que ofrecen los aseguradores privados, sólo se paga por aquellos daños que el asegurado viene legalmente obligado a reparar.

A pesar de que en Puerto Rico todos los dueños de vehículos que tienen el marbete requerido por el Departamento de Transportación y Obras Públicas han pagado por el seguro de la ACAA, se estima que sólo entre un 25% y 30% de los vehículos que transitan por nuestras carreteras están cubiertos por otro tipo de seguro. Según los últimos datos disponibles, en el año fiscal 1991-92 el Departamento de Transportación y Obras Públicas registró un total de aproximadamente 1.6 millones de vehículos, de los cuales 1.3 millones correspondían a la categoría de automóviles privados según establecida por dicha agencia. Consecuentemente, el número de dueños de automóviles que en caso de un accidente de tránsito puede

contar con un seguro que le repare los daños ocasionados a su vehículo es bastante limitado, razón por la cual la deseabilidad de un seguro obligatorio que cubra estos daños cobra importancia. Si a la existencia del por ciento considerable de vehículos sin seguro se añade un estimado de \$110 millones de daños a vehículos privados que se atribuyen a conductores negligentes que no tienen una cubierta de seguro para responder por las pérdidas que han causado, la necesidad del seguro obligatorio se intensifica.

El hecho de que en todas las jurisdicciones de los Estados Unidos se exige un seguro de responsabilidad por daños a vehículos y otra propiedad o se requiere prueba de responsabilidad financiera después de causar un accidente o incurrir en una violación de tránsito sería, también apunta a la necesidad y deseabilidad de implantar un seguro obligatorio. Operar un vehículo sin seguro equivale a no asumir una parte importante del costo de operar dicho vehículo, situación que puede producir una despreocupación personal, que a su vez puede propiciar una mayor frecuencia de reclamaciones.

En ausencia de un sistema de transportación en masa efectivo en Puerto Rico, [el] no recibir la debida compensación para reparar un vehículo que sufre daños en un accidente de tránsito puede resultar [en] una carga onerosa para su dueño si éste no tiene los medios disponibles para efectuar la reparación por su cuenta. Con un seguro de responsabilidad obligatorio que cubra daños causados a vehículos, las reparaciones o los reemplazos que surjan a consecuencia de las acciones de otros estarían cubiertos hasta el límite del seguro que se establezca.

Para viabilizar una solución al problema de los daños a vehículos de motor resultantes de accidentes de tránsito que no son compensados, la Asamblea Legislativa aprobó la Resolución Conjunta Núm. 350 de 10 de diciembre de 1993. Mediante esta Resolución se asignaron fondos a la Oficina del Comisionado de Seguros para que, tomando en consideración las realidades sociales y económicas de Puerto Rico, llevara a cabo el estudio necesario para la implantación de un sistema de seguro obligatorio para vehículos de motor provisto a través de la industria privada de seguros. Al realizar su encomienda el Comisionado de Seguros consideró, además de lo dispuesto en la referida Resolución, guías basadas en el análisis de las características particulares de Puerto Rico y la necesidad de implantar un programa de seguro que conlleve un costo razonable para nuestros ciudadanos. Esto, a los fines de minimizar cualquier efecto negativo del mismo a residentes de Puerto Rico con ingresos

limitados. También se tuvo presente que en este momento en Puerto Rico no existe un sistema de transportación en masa efectivo.

En la estructuración del sistema de seguro de responsabilidad obligatorio para vehículos de motor establecido por esta ley, se consideraron límites bajos, entre \$1,500 y \$3,000, que recojan un por ciento alto del número total de reclamaciones que se espera. También se limita la cubierta para asegurar solamente [a] daños a vehículos y no a otra propiedad y se propone un sistema sencillo de clasificaciones como lo es la diferenciación entre vehículos privados de pasajeros y vehículos comerciales. Asimismo, se incluye el ingreso por inversión en la determinación de la prima por vehículo y se establece que la cubierta del seguro debe seguir al vehículo y no al titular de éste.

La cubierta de seguro propuesta es una que responde por los daños causados a vehículos involucrados en accidentes de tránsito por los cuales el dueño del vehículo asegurado es legalmente responsable. La razón principal para preferir esta cubierta es su menor costo junto al hecho de que este tipo de seguro es el mercadeado por los aseguradores privados que operan en Puerto Rico. Por lo tanto, la estructura existente del seguro de responsabilidad por daños de automóvil está basada en este tipo de cubierta.

Para garantizar que todo dueño de vehículos de motor pueda obtener la cubierta del seguro propuesto independientemente de su historial como conductor, esta ley dispone un mecanismo que asegure todo riesgo que sea rechazado por los aseguradores privados, al costo que la experiencia de éstos determine. De esta forma, también se podrá depurar la experiencia de pérdidas del universo de vehículos asegurados de los riesgos que tengan un potencial de pérdidas significativamente mayor.

Por lo tanto, esta Asamblea Legislativa considera necesario establecer un sistema de seguro de responsabilidad obligatorio para vehículos de motor. A tales fines se aprueba la presente Ley con el propósito de ofrecer a los dueños de vehículos de motor la protección de sus bienes en aquellos casos en que se vean involucrados en un accidente de tránsito con otro vehículo de motor y vengán legalmente obligados a responder por los daños causados al vehículo de motor de un tercero. Además, se asegura a los dueños una compensación razonable por los daños causados a sus vehículos de motor en un accidente de tránsito, siempre y cuando éstos no sean legalmente responsables por la ocurrencia del mismo.

*Decrétase por la Asamblea Legislativa de Puerto Rico:*

**Artículo 1.—Título.—**

Esta ley se conocerá como “Ley de Seguro de Responsabilidad Obligatorio para Vehículos de Motor”.

**Artículo 2.—Declaración de Propósitos.—**

En atención al problema de la pérdida económica como resultado de los daños no compensados que sufren los vehículos de motor en accidentes de tránsito, el Gobierno de Puerto Rico adopta mediante la presente Ley un sistema de seguro de responsabilidad obligatorio que cubra los daños ocasionados a vehículos en dichos accidentes. A estos fines, para que un vehículo de motor pueda transitar por las vías públicas, su dueño deberá obtener y mantener vigente una cubierta de seguro de responsabilidad. Esta cubierta responde por los daños causados a vehículos de motor de terceros como resultado de un accidente de tránsito, por los cuales es legalmente responsable el dueño del vehículo asegurado por este seguro y a causa de cuyo uso se ocasionan dichos daños.

Para poner en ejecución el carácter obligatorio de la cubierta de seguro, se deberá pagar el costo de ésta a la fecha en que se adquiera por primera vez o se renueve la licencia del vehículo. La cubierta obligatoria no será cancelable, excepto como se dispone en el Artículo 4(c) de esta ley, ni reembolsable, y al momento de compra se pagará la totalidad de su costo.

**Artículo 3.—Definiciones.—**

Para fines de esta ley, los siguientes términos y frases tendrán el significado que se expresa a continuación:

(a) “Asegurador” significa un asegurador privado así como la Asociación de Suscripción Conjunta.

(b) “Asegurador privado” significa un asegurador autorizado o que pueda autorizarse en el futuro a suscribir en Puerto Rico seguros de vehículos de conformidad con el Código.

(c) “Asociación de Suscripción Conjunta” significa la Asociación de Suscripción Conjunta del Seguro de Responsabilidad Obligatorio creada por esta ley.

(d) “Código” significa la Ley Núm. 77 de 19 de junio de 1957, según enmendada,<sup>978</sup> denominada “Código de Seguros de Puerto Rico”.

(e) “Comisionado” significa el Comisionado de Seguros de Puerto Rico.

<sup>978</sup> 26 L.P.R.A. secs. 101 *et seq.*

(f) “Formulario de póliza uniforme universal” significa el formulario de póliza de contenido idéntico que utilizarán todos los aseguradores para suscribir el seguro de responsabilidad obligatorio.

(g) “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” significa la Ley Núm. 141 de 20 de julio de 1960, según enmendada.<sup>979</sup>

(h) “Licencia de vehículo de motor” significa todo certificado de registro o de inscripción de un vehículo de motor expedido de conformidad con la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”.

(i) “Prima universal” significa la prima máxima uniforme que se cobrará por el seguro de responsabilidad obligatorio para los vehículos privados de pasajeros o para los vehículos comerciales.

(j) “Seguro de responsabilidad obligatorio” significa el seguro que exige esta ley y que responde por los daños causados a vehículos de motor de terceros como resultado de un accidente de tránsito, por los cuales es legalmente responsable el dueño del vehículo asegurado por este seguro, y a causa de cuyo uso se ocasionan dichos daños. El seguro tendrá una cubierta de tres mil (3,000) dólares por accidente. El Comisionado sólo podrá aumentar dicha cubierta luego de transcurridos tres (3) años a partir de la fecha en que el seguro de responsabilidad obligatorio sea exigible.

(k) “Seguro tradicional de responsabilidad” significa un seguro de vehículos de los definidos en el Artículo 4.070(1) del Código, distinto del definido en el apartado (j) de este Artículo, y suscrito por los aseguradores privados.

(l) “Vehículos comerciales” significa aquellos vehículos de motor que el Departamento de Transportación y Obras Públicas no registra como automóviles privados, automóviles de impedidos o motocicletas. El término “vehículos comerciales” incluye los arrastres de más de dos (2) toneladas registrados como tales en dicho Departamento.

(m) “Vehículos de motor” significa e incluye vehículos comerciales y vehículos privados de pasajeros.

(n) “Vehículos privados de pasajeros” significa aquellos vehículos de motor que el Departamento de Transportación y Obras Públicas registra como automóviles privados, automóviles de impedidos y motocicletas.

**Artículo 4.—Disposiciones Generales del Seguro de Responsabilidad Obligatorio.—**

(a) Toda persona que obtenga por primera vez o renueve la

<sup>979</sup> 20 L.P.R.A. secs. 301 *et seq.*

licencia de un vehículo de motor requerida por la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" vendrá obligada a pagar la prima correspondiente del seguro de responsabilidad obligatorio, junto con el pago al Secretario de Hacienda del importe de los derechos por la expedición o renovación de la referida licencia. El Secretario de Hacienda transferirá el monto de primas cobradas a la Asociación de Suscripción Conjunta.

El Secretario de Transportación y Obras Públicas denegará la expedición o renovación de toda licencia de vehículo de motor a nombre de aquellas personas que no cumplan con esta disposición.

(b) Ninguna persona a quien la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" le imponga la obligación de obtener por primera vez o renovar la licencia de un vehículo de motor podrá manejar, operar, conducir o permitir que tal vehículo transite por las vías públicas si previamente no ha adquirido el seguro de responsabilidad obligatorio.

(c) El seguro de responsabilidad obligatorio estará vigente durante el término de tiempo por el cual se expida la licencia del vehículo de motor y no se podrá cancelar, excepto cuando el objeto del seguro desaparezca. A estos fines, el Comisionado establecerá por reglamento las condiciones requeridas para determinar en qué circunstancias se considerará que el objeto del seguro ha desaparecido y los términos de la cancelación.

(d) Todo dueño de un vehículo de motor que desee adquirir el seguro de responsabilidad obligatorio podrá seleccionar libremente el asegurador al cual solicitará dicho seguro. Los aseguradores privados que ofrezcan esta cubierta podrán seleccionar sus asegurados conforme a las disposiciones del Artículo 5(b) de esta ley.

(e) Cuando la licencia de un vehículo de motor se traspase a otra persona, el seguro de responsabilidad obligatorio que cubre a dicho vehículo se mantendrá vigente y pasará a cubrir la responsabilidad legal del nuevo dueño hasta la fecha de renovación de la licencia de dicho vehículo de motor.

Artículo 5.—Quiénes Ofrecerán el Seguro de Responsabilidad Obligatorio.—

(a) Todos los aseguradores privados vendrán obligados a proveer el seguro de responsabilidad obligatorio a aquellos dueños de vehículos de motor que se lo soliciten, excepto según se dispone en el apartado (b) de este Artículo.

(b) El Comisionado establecerá, mediante reglamento al efecto, los criterios que los aseguradores privados tomarán en consideración para rechazar a los solicitantes del seguro de responsabilidad obligatorio. De no cumplir con estos criterios, el Comisionado podrá imponer a los aseguradores privados las penalidades que prescribe el Código por infracciones a sus disposiciones.

(c) El seguro de responsabilidad obligatorio será suscrito por los aseguradores privados mediante el uso de un formulario de póliza uniforme universal que estará sujeto a las disposiciones del Capítulo 11 del Código.

(d) Los aseguradores privados que suscriban el seguro de responsabilidad obligatorio proveerán al público un programa de información y orientación sobre dicho seguro, con especial énfasis en el procedimiento para hacer las reclamaciones correspondientes en caso de un accidente de tránsito y de acuerdo con las guías que el Comisionado promulgue. Asimismo, dicho funcionario podrá establecer un programa de información y orientación suplementario al de los aseguradores privados.

Artículo 6.—Asociación de Suscripción Conjunta.—

(a) Se crea la Asociación de Suscripción Conjunta del Seguro de Responsabilidad Obligatorio que estará integrada por todos los aseguradores privados. Cada uno de los aseguradores privados será miembro de la Asociación de Suscripción Conjunta como condición para continuar gestionando cualquier clase de seguro en Puerto Rico.

(b) El propósito principal de la Asociación de Suscripción Conjunta será proveer el seguro de responsabilidad obligatorio a los solicitantes de dicho seguro rechazados por los aseguradores privados.

(c) La Asociación de Suscripción Conjunta recibirá del Secretario de Hacienda el importe de la totalidad de las del seguro de responsabilidad obligatorio para su eventual distribución entre los aseguradores privados y la propia Asociación de Suscripción Conjunta, según corresponda. Los gastos administrativos y operacionales de la Asociación de Suscripción Conjunta se harán con cargo al importe por concepto de primas que le corresponda de acuerdo a esta distribución. El Comisionado dispondrá por reglamento la forma y manera en que se llevará a cabo la distribución del importe de la totalidad de las primas.

(d) La Asociación de Suscripción Conjunta tendrá los poderes corporativos generales que dispone el Artículo 29.050 del Código y la

facultad de negociar todos aquellos contratos que sean propios para llevar a cabo sus propósitos.

(e) Todos los miembros de la Asociación de Suscripción Conjunta participarán en las ganancias y pérdidas de ésta en el por ciento que las primas netas directas suscritas en Puerto Rico durante el año anterior por cada uno de dichos aseguradores para la clase de seguro especificada en el Artículo 4.070 del Código represente del total de las primas netas directas suscritas en Puerto Rico durante dicho año para esa clase de seguro.

(f) Previa consulta con los aseguradores privados, el Comisionado establecerá por reglamento la estructura y operación de la Asociación de Suscripción Conjunta. A estos fines redactará y adoptará un plan de operaciones. Este plan proveerá para una administración económica, justa y no discriminatoria de los asuntos de la Asociación de Suscripción Conjunta. Sin que se entienda como una limitación, el plan incluirá la selección de la entidad o persona que administrará la Asociación de Suscripción Conjunta.

(g) El Comisionado queda facultado para consolidar la Asociación de Suscripción Conjunta con los sindicatos creados a virtud de los Capítulos 37 y 41 del Código, siempre y cuando se mantengan inalterados y se cumplan los propósitos para los cuales éstos se establecieron, se establezcan fondos separados para los respectivos recaudos de primas y pagos de pérdidas y dicha consolidación resulte en una operación óptima, ágil y costo eficiente de la entidad que resultará de la referida consolidación.

El Comisionado establecerá mediante reglamento el plan de operaciones necesario para la administración del nuevo organismo, incluyendo la selección de la entidad o persona que administrará el mismo, tomando en consideración la experiencia y el conocimiento en los seguros concernidos de la entidad o persona que administrará éste.

#### Artículo 7.—Primas.—

(a) La prima universal inicial del seguro de responsabilidad obligatorio será noventa y nueve (99) dólares por cada vehículo privado de pasajeros y ciento cuarenta y ocho (148) dólares por cada vehículo comercial. La misma no podrá ser aumentada hasta transcurridos tres (3) años a partir de la fecha en que el seguro de responsabilidad obligatorio sea exigible.

El Comisionado podrá fijar una prima diferente a las establecidas en este apartado para el seguro de responsabilidad obligatorio de aquellos vehículos de motor a los cuales el Departamento de

Transportación y Obras Públicas les emita licencias transitorias o provisionales.

(b) La prima universal del seguro de responsabilidad obligatorio aplicable a los vehículos privados de pasajeros y los vehículos comerciales, así como la de los vehículos de motor asegurados en la Asociación de Suscripción Conjunta, se podrá revisar conforme a las disposiciones aplicables del Capítulo 12 del Código.

(c) Cualquier asegurador privado podrá presentar para la aprobación del Comisionado una desviación de un tanto por ciento uniforme para reducir la prima universal del seguro de responsabilidad obligatorio correspondiente a los vehículos privados de pasajeros o a los vehículos comerciales, conforme a las disposiciones del Artículo 12.040 del Código.

(d) La Asociación de Suscripción Conjunta, tomando como base la frecuencia y severidad de pérdidas de sus asegurados, podrá presentar para la aprobación del Comisionado reglas y planes de [tarifa] que contengan normas para la aplicación de recargos a la prima universal de los vehículos privados de pasajeros o de los vehículos comerciales que se aseguren con ésta, según corresponda, sujeto a las disposiciones del Capítulo 12 del Código. Tales reglas y planes de [tarifa] proveerán para la pronta eliminación o modificación de dichos recargos, previa aprobación del Comisionado, cuando la experiencia de primas y pérdidas así lo justifique.

(e) En todo momento el Comisionado velará por que la prima universal del seguro de responsabilidad obligatorio no sea excesiva, inadecuada o injustamente desigual.

(f) La prima universal del seguro de responsabilidad obligatorio no estará sujeta al pago de la contribución sobre primas establecida en el Artículo 7.020 del Código.

#### Artículo 8.—Investigación, Ajuste y Resolución de Reclamaciones.—

(a) Con el fin de agilizar la investigación, el ajuste y la resolución de las reclamaciones que surjan al amparo del seguro de responsabilidad obligatorio, el Comisionado designará un Comité de Trabajo compuesto por representantes de la industria privada de seguros, para elaborar un sistema de determinación inicial de responsabilidad que facilite y haga más expedito el pago de reclamaciones. Dicho sistema proveerá un término razonable para que se realice la determinación de responsabilidad. Este sistema no coartará el derecho que asiste a los reclamantes de acudir a los tribunales

cuando no se pueda llegar a un acuerdo sobre la referida determinación.

(b) El Comisionado revisará y aprobará el sistema de determinación inicial de responsabilidad elaborado conforme a las disposiciones del apartado (a) de este Artículo. Si el Comisionado desaprueba en todo o en parte el sistema propuesto, el Comité de Trabajo someterá al Comisionado dentro de los quince (15) días siguientes a la notificación de dicha desaprobación un nuevo plan o la parte objetada debidamente enmendada y revisada. De no someter la nueva propuesta o de ésta no ser aceptable al Comisionado, dicho funcionario promulgará su propio sistema de determinación inicial de responsabilidad, o la correspondiente parte del mismo, según sea el caso.

De igual manera, el Comisionado tomará las medidas que sean necesarias para establecer el referido sistema si el Comité no llega a un acuerdo en cuanto a la estructuración del sistema y no lo somete para su aprobación.

(c) El Comisionado podrá, por su propia iniciativa o a petición de los aseguradores privados o de la Asamblea Legislativa, enmendar el sistema de determinación inicial de responsabilidad que se establezca conforme a los apartados (a) y (b) de este Artículo.

(d) El Comisionado vendrá obligado a someter a la Asamblea Legislativa el sistema de determinación inicial de responsabilidad en o antes del primer día de la Segunda Sesión Ordinaria de 1997. Este sistema deberá incluir el estudio y documentación que sirvió de base para la adopción de dicho sistema. Al recibo del informe el Presidente de cada Cuerpo lo referirá a la Comisión o las Comisiones que estime pertinente.

Dentro de los veinte (20) días de comenzar la Sesión Ordinaria, la Asamblea Legislativa podrá rechazar mediante Resolución Concurrente la adopción del sistema. Si dicho sistema fuere desaprobado por la Asamblea Legislativa, ésta notificará al Comisionado su determinación no más tarde del día siguiente. El Comisionado presentará a la Legislatura, dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación de dicha desaprobación, un nuevo sistema o la parte objetada debidamente enmendada y revisada. De no tomar acción la Asamblea Legislativa sobre el sistema de determinación inicial de responsabilidad se considerará éste convalidado.

En aquellos casos en que la Asamblea Legislativa no cuente con el término de veinte (20) días por razón de finalizar la Sesión Ordinaria o Extraordinaria, antes de completarse dicho período, se entenderá

que el término para la consideración del reglamento en cuestión, de no ser éste desaprobado, comenzará a contarse en la siguiente Sesión Ordinaria o Extraordinaria.

Artículo 9.—Término para Pago de Reclamación y Penalidades.—

Una vez se determine la responsabilidad y cuantía de los daños ocurridos en un accidente de vehículos de motor a través del sistema de determinación inicial de responsabilidad o por los tribunales, el pago de la reclamación se efectuará en un término que no excederá de cinco (5) días naturales a partir de tal determinación. De realizarse el pago luego de dicho término, el asegurador estará sujeto a un cargo adicional computado a base del interés legal prevaeciente para beneficio del reclamante. Además, en estos casos el Comisionado impondrá cualesquiera multas administrativas previstas en el Código.

Artículo 10.—Prescripción.—

Todo derecho a reclamar contra un asegurador al amparo del seguro de responsabilidad obligatorio prescribirá una vez haya transcurrido un (1) año de haber surgido la causa de acción.

Artículo 11.—Penalidad por Manejar un Vehículo de Motor que No Esté Asegurado.—

(a) Cualquier persona que no cumpla con lo establecido en el Artículo 4(b), incurrirá en delito menos grave y convicta que fuere será sancionada con una multa de quinientos (500) dólares. Además, el tribunal impondrá el pago de daños, según establece la Sección 16-102A de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, por los daños causados a un vehículo de motor asegurado cuando determine que dicha persona los ocasionó, sin que nada de lo aquí dispuesto afecte aquellas acciones civiles que puedan incoarse. De la multa impuesta se destinará aquella cantidad necesaria para la compra del seguro de responsabilidad obligatorio del vehículo de la persona a quien se haya sancionado con esta penalidad.

Al momento de intervenir un oficial del orden público con cualquier persona que no hubiere cumplido con lo establecido en el Artículo 4(b), éste ocupará la tablilla del vehículo de motor no asegurado y someterá la correspondiente denuncia por violación a las disposiciones de esta ley. Además, deberá remitir dicha tablilla al Departamento de Transportación y Obras Públicas en un término no mayor de tres (3) días laborables siguientes a su ocupación. En estos casos, dicho vehículo de motor no podrá transitar en las vías públicas de Puerto Rico y los costos de su remoción serán asumidos por el

conductor o dueño del mismo. Este podrá reclamar al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas la devolución de la tablilla ocupada una vez presente prueba de haber cumplido con las disposiciones de esta ley.

(b) Cualquier persona que no hubiere cumplido con lo establecido en el Artículo 4(b), cuyo vehículo de motor no esté asegurado y esté involucrado en un accidente de tránsito con un vehículo de motor asegurado conforme a esta ley, no tendrá derecho a los beneficios del seguro de responsabilidad obligatorio por los daños que sufre su vehículo de motor. Asimismo, el dueño de un vehículo de motor asegurado de acuerdo a esta ley que causare daños a un vehículo de motor no asegurado estará exento de responsabilidad por los daños que cubre el seguro provisto por esta ley, hasta el límite del mismo.

Artículo 12.—Relación de Seguro Tradicional de Responsabilidad con el Seguro de Responsabilidad Obligatorio.—

(a) Aquellos dueños de vehículos de motor que tengan un seguro tradicional de responsabilidad con una cubierta similar o mayor que la del seguro de responsabilidad obligatorio podrán seguir utilizando el referido seguro tradicional para cumplir con el requisito de seguro que establece esta ley, siempre que dicho dueño pague la prima correspondiente al seguro de responsabilidad obligatorio conforme a lo estipulado en el Artículo 4(a) de esta ley.

(b) El Comisionado queda facultado para establecer, mediante reglamento, aquellas medidas que sean necesarias para lograr un justo y eficiente engranaje entre el seguro de responsabilidad obligatorio y el seguro tradicional de responsabilidad, a los efectos de garantizar que en todo momento se cumple con la cubierta obligatoria que exige esta ley. Específicamente, el Comisionado velará por que el asegurador privado que suscriba el seguro tradicional de responsabilidad reconozca, en las primas que cargue por este seguro, el importe del pago que recibe por razón del cumplimiento con los requisitos estipulados en el Artículo 4(a) de esta ley.

Artículo 13.—Aplicabilidad del Código.—

Las disposiciones del Código de Seguros de Puerto Rico complementan las disposiciones de esta ley en todo aquello que no resulten incompatibles. El Comisionado de Seguros será el funcionario responsable de velar por el cumplimiento de esta ley.

Artículo 14.—Disposiciones Transitorias.—

A partir del 1ro. de enero de 1997, toda persona que obtenga por

primera vez o renueve la licencia de un vehículo de motor requerida por la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", vendrá obligada a pagar, al momento de tal expedición o renovación, el costo del seguro de responsabilidad obligatorio desde la fecha en que tal seguro entre en vigor, según dispuesto en el Artículo 15 de esta ley, hasta el final del mes en que corresponda la próxima renovación de la licencia de dicho vehículo.

Toda persona que obtenga por primera vez o renueve la licencia requerida para un vehículo de motor, a partir del 1ro. de enero de 1998, comprará el seguro de responsabilidad obligatorio para un período de doce (12) meses que coincidirá con el período de doce (12) meses por el cual se expidió o renovó la licencia.

El costo del seguro de responsabilidad obligatorio que se compre para períodos menores de doce (12) meses se determinará en forma proporcional al costo anual del seguro para los doce (12) meses durante los cuales dicho seguro estará vigente, esto es, por cada mes se pagará una doceava ( $\frac{1}{12}$ ) parte del costo anual del seguro.

Artículo 15.—Asignación de Fondos.—

Se asigna la cantidad de cien mil (100,000) dólares para el año fiscal 1995-96 y de doscientos mil (200,000) dólares para el año fiscal 1996-97, de fondos no comprometidos del Tesoro Estatal, a la Oficina del Comisionado de Seguros para el programa inicial de información y orientación a los consumidores y otros asuntos relacionados con el establecimiento del seguro de responsabilidad obligatorio.

Se autoriza, además, al Comisionado de Seguros a utilizar los recursos que ingresan al Fondo Especial para la Fiscalización y Reglamentación de la Industria de Seguros creado por la Ley Núm. 66 de 27 de mayo de 1976, según enmendada,<sup>980</sup> para cubrir los gastos que incurra en la implantación y administración de las disposiciones de esta ley.

Asimismo, para el año fiscal 1996-97 se asigna la cantidad de cincuenta mil (50,000) dólares de fondos no comprometidos del Tesoro Estatal, al Departamento de Transportación y Obras Públicas, para sufragar los costos iniciales para la implantación del sistema de seguro de responsabilidad obligatorio. Para los años fiscales 1997-98 y siguientes, los fondos necesarios para sufragar las operaciones de dicho sistema se consignarán en el Presupuesto de Gastos de Funcionamiento de dicho Departamento.

<sup>980</sup> 13 L.P.R.A. secs. 9 y 10.

## Artículo 16.—Vigencia.—

Esta ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación. No obstante el sistema de seguro de responsabilidad obligatorio será exigible a partir del 10 de enero de 1998.

*Aprobada en 27 de diciembre de 1995.*

### Rehabilitación y Desarrollo de Santurce—Enmiendas

(P. de la C. 1579)

[NÚM. 254]

[*Aprobada en 27 de diciembre de 1995*]

#### LEY

Para enmendar los Artículos 5, 6, 12, 13, 14 y 17, los incisos (a), (b), (c), (f) del Artículo 15; adicionar un nuevo Artículo 16 y reenumerar los Artículos 16 y 17 como 17 y 18 de la Ley Núm. 148 de 4 de agosto de 1988, conocida como “Ley Especial para la Rehabilitación y Desarrollo de Santurce”.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 4 de agosto de 1988 se aprobó la Ley Núm. 148 la cual tiene como propósito fundamental la estructuración de un programa de incentivos especiales para estimular la rehabilitación de Santurce.

En la misma se ordenó a la Junta de Planificación el establecimiento de una Zona Especial de Planificación en el área de Santurce y se fijaban los límites geográficos que habría de cubrir dicha zona.

Así también se asignaron fondos a la Junta para la creación de un equipo consultivo especial que propusiese recomendaciones sobre aspectos físicos, económicos y sociales a adoptarse por el Gobierno Central, así como para realizar los estudios técnicos que resultasen necesarios.

La anterior Ley surgió ante el interés de la Asamblea Legislativa por la rehabilitación y desarrollo del Barrio Santurce del Municipio de San Juan, ante el deterioro económico, social y de infraestructura sufrido por el área durante las últimas décadas.

La realidad de que esfuerzos aislados anteriores para establecer el desarrollo de Santurce habían fracasado ante la falta de infraes-

tructura y servicios básicos de transportación colectiva, estacionamiento, merma de población y otros factores dieron paso a la determinación legislativa de tomar acción inmediata y efectiva para mejorar la calidad de vida en el área, mediante la aprobación de la antes señalada Ley.

No obstante lo anterior, habiéndose dado a la tarea de evaluar a este momento los progresos evidenciados en el sector de Santurce en atención a los incentivos creados en virtud de la presente Ley, a través de los casi seis (6) años de su existencia, nos percatamos de que factores no considerados al momento de su aprobación y la falta de implementación y promulgación de la Ley por parte de aquellas agencias designadas para ello han tenido el efecto de neutralizar los efectos de la misma.

Pudimos constatar de forma lamentable el que la desidia de las agencias y organismos con competencia para implementar la Ley tuvo el efecto de tronchar los objetivos de la misma.

Por una parte, errores de las agencias concernidas y responsables de divulgar e implementar la Ley, esto es la Junta de Planificación y el Departamento de Hacienda, las cuales no llevaron a cabo una adecuada y cabal divulgación de la misma de suerte tal que se adoptara un mecanismo de orientación al pueblo de todo lo referente a las exenciones contempladas en la Ley, limitaron el efecto de ésta.

Tampoco diseñaron éstos reglamentos alguno[s] para orientar al pueblo sobre la variedad de exenciones contempladas y los mecanismos para acogerse a sus beneficios.

Por otro lado, el municipio de San Juan, entidad que debía tener un interés primario en la implementación de la Ley de Incentivos y su éxito en la zona, por tratarse de mejorar la infraestructura de una de sus zonas más deprimidas, no tomó acción alguna, no obstante no existir disposición legal a esos efectos, para velar por la divulgación de la misma.

El hecho de la no existencia de disposición específica en la Ley a los efectos de divulgación cobijó la desidia de las agencias concernidas.

De igual forma, la extrema flexibilidad de la Junta de Planificación al no realizar, dentro de los términos dispuestos razonablemente por la Ley, la divulgación de zonas en el área a los efectos de comenzarse a implementar posterior a la designación, los incentivos de ésta, contribuyó a lograr la derrota de la intención legislativa de la pronta solución de la crisis por la cual atraviesa el sector de Santurce.